



LA FERVOJISTO

OFICIALA ORGANO DE
INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ.
MONATA FAKREVUO PRI FERVOJO.

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavujo.

P VARBU NOVAJN ANOJN!

Preskaŭ ĉiu numero de nia revuo enhavas tiun-ĉi alvokon. Ĝis nun, bedaŭrinde, la alvoko ŝajnis esti neatentata de la plej granda parto de niaj anoj. Kaj tamen, la alvoko estas grava kaj ĝi ne estas en la revuo pro tio, ke ĝi estu malatentata aŭ atentata nur de kelkaj. * Mi scias bone, ke varbi novan anon estas malfacile! Sed mi scias, ke varbi novan anon ne estas neeble! * Kosciante, ke ekzistas centoj da fervojistoj simpatiantaj nian movadon, mi plenrajte esperas, ke la alvoko ne restos ankaŭ estonte sen responda eĥo flanke de niaj anoj. * Ĉiu koscia ano devas varbi dum unu jaro almenaŭ unu novan anon, parolantan aŭ lernantan nian lingvon. Se tio ĉi estas neeble, ĉiu nia ano klopodu varbi inter siaj konatuloj anon-subtenanton. La kotizo por anoj-subtenantoj estas la sama kiel ankaŭ por anoj aktivaj kaj ankaŭ la anoj subtenantoj ricevas la revuon, sed nur ne rajtas voĉdoni en ĝenerala kunveno. * Se ĉiu ano sekvos nian alvokon, nia revuo baldaŭ pliampleksiĝos kaj fariĝos ankoraŭ pli ŝatata inter la fervojistoj — esperantistoj. * Ne nur tion! Nia revuo faros inter subtenantoj, kiuj ne ankoraŭ lernis nian lingvon, kaj ankaŭ ĉe ceteraj kolegoj kiuj ne ankoraŭ simpatias kun nia movado, bonan propagandon. Multaj certe lernos ĝin baldaŭ! Do, el tia laboro rezultos duobla profito. Unuflanke profitos tiuj, kiuj varbos novajn anojn, ĉar ili ricevos por sia laboro pli ampleksan revuon, aliflanke profitos la movado mem, ĉar ĝi ricevos novajn adeptojn. * Ĉiam pli kaj pli mi sentas la bezonon por pliampleksigi la revuon. Ĝi devus jam nuntempe aperadi regule 16 paĝa, se mi volus presigi ĉion kio interesas la legantojn. Sed ĝi ne povas aperadi pro financaj kaŭzoj. La nunaj financaj rimedoj — se ili konsistus el nuraj kotizoj — ne permesus regulan aperadon de 8 paĝa revuo. Feliĉe — la alta kompreno de la graveco de nia lingvo kaj malavara subteno flanke de kelkaj organizoj kaj unuopaj anoj — ebligas regulan aperadon. Ni estu dankemaj al tiuj subtenantoj, kaj ni ne forgesu, ke tio ne povas daŭri senfine. Ni faru nian devon varbante novajn anojn. Kiam ni havos, tiom da anoj, ke la regula aperado estos certigita el nuraj kotizoj, ni povos per ĉiu alvenonta helpo pliampleksigi la revuon, pagi kunlaborantojn, entrepreni eldonadon de gravaj verkoj pri fervojo ktp. * Se dum kelkaj jaroj ĉiu nia ano varbus unu novan, nia movado kreskegus kaj la revuo pliampleksiĝus je keldekpaĝa. * Mi supozas, ke vi ŝatus ampleksan revuon, fortan organizon — junkciantan senriproĉe — imponentan al administracioj kaj al sindikataj organizoj — kaj pro tio mi invitas vin al plej serioza laboro por atingi tiun ĉi celon. Nur tiel agante estas io pozitiva atingebla. Alimaniere la malrapida kresko de la anoj — kaŭzata nur pro nesufiĉaj propagandemo kaj varbado — povas apenaŭ utili al nia movado. * Ni bezonas milojn da esperantistoj — fervojistoj en la mondo, se ni deziras baldaŭ venki. Tiun ĉi jaron estu nia celo atingi almenaŭ unu milion! Do, agu tuj, senhezite!

Inĝ. Zdravko Vasković, departementestro en Ĝen. Ferv. Direkcio, Beograd, Jugoslavio.

NORMALA AŬ MALLARĜA FERVOJLINIO?

Mallarĝa fervojlinio estas tiu, kiu havas malpli grandan larĝecon ol normala eŭropa linio (t. e. 1.435 m). Ĉe mallarĝaj fervojoj estas uzataj diversaj relvojlargecoj: metra kun larĝeco 0.90 ĝis 1.067 m, poste 0.75—0.76 m, kaj kiel la plej mallarĝa 0.60 m. Por ni estas tre interese scii la aplikon de tiu ĉi nia mallarĝa relvojo 0.76 m, en aliaj ŝtatoj, kaj pro tio mi ĉi tie donos al vi statistikajn informojn pri la kilometra nombro de tiu ĉi ĝis nun konstruita relvojo.

Germanujo havas de la tuta longeco, 53.000 km da fervojlinioj, entute 1.660 km da 0.75—0.76 m relvojo kaj ĉiuj aliaj linioj, ĉu ĉefaj, ĉu flankaj estas normalaj.

Rusujo havis de tiu ĉi larĝeco 708 km; Hungarujo 560 km; Nederlando 210 km; Bulgarujo 51 km (1922 jaro); Norvegujo 83 km; Francujo 11 km; Svisujo — troviĝanta sur Alpoj — 13 km, kaj la ŝtatoj: Anglujo, Danujo, Hispanujo, Portugalujo kaj Italujo tute ne havas tian relvojon.

Koncerne la ŝtatoj de Suda Ameriko, kie la relvojo de 1 m dominas, la relvojo de 75 cm apenaŭ estas uzata. Ekz. Brazilio havas 1 m larĝan relvojon 18.628 km, kaj la relvojon de 75 cm 743 km; Argentino havas 1 m larĝan relvojon 10.300 km kaj eĉ ne unu kilometron de 75 cm; Nordaj amerikaj ŝtatoj, kiuj havas plej grandan fervojreton en la mondo, preskaŭ tute ne havas mallarĝan relvojon. Suda Afriko havas 1 m relvojon 15.352 km kaj de 75 cm 611 km. Aŭstralio havas 18.671 km de 1 metra larĝeco kaj nur 207 km de 75 cm. Hindujo de 50.000 km de siaj fervojlinioj havas 24.000 km de 1 m kaj 4.800 km de 75 cm.

Laŭ kontinentoj: Eŭropo havas 333.898 km da relvojo, de tiu estas 75—76 cm 7.524 km aŭ 2.20%; Afriko havas 53.973 km da relvojo, de kiuj estas 75—76 cm 2.776 aŭ 5.10%; Ameriko havas 564.035 km da relvojo de kiuj estas 75 cm 2.698 aŭ 0.47%; Azio havas 115.339 km da relvojo, de tiu 5.745 km de 75—76 cm aŭ 4.90%; Oceanio havas 44.014 km kaj de tiuj entute 207 km de 75 cm aŭ 0.47%.

El tiuj ĉi informoj estas videble, ke mallarĝa relvojo de 75—76 cm ne estas en aliaj ŝtatoj uzata en pli granda stilo, kontraŭe oni povas diri, ke ĝi estas en plej multaj kazoj nur escepto. Sed la metra relvojo estas uzata en kolonioj kiel ĉefa; la kialon oni vidos el plua klarigado.

Kial estas entute uzata mallarĝa relvojo?

Kiel unua kaj plej grava utilo de mallarĝa relvojo estas pli malkara konstruo, speciale en monta tereno. Mallarĝa relvojo permesas senproporeie malpli grandan radiuson ol normala relvojo, kaj la kostoj por malsupra parto de la linio, speciale en monta tereno pli multe dependas de la grandeco de radiuso ol de la larĝeco de platformo.

Se ni prenas kiel unuo la kostojn por normala relvojo, tiam la relvojo de 1 m en ebena tereno kostas 74% de la kostoj de normala relvojo; relvojo de 76 cm 60%, kaj la relvojo de 60 cm 51%, supozante kompreneble, ke la linioj estas samklasaj.



VARBU NOVAJN ANOJN!



En nesufiĉe malebena tereno kostas la relvojo de 1 m 72%; de 76 cm 57%; kaj de 60 cm 50% de la kostoj de normala relvojo. En forte malebena tereno kostas la relvojo de 1 m 58.5%; de 76 cm 46%; kaj de 60 cm 41%. Sed interesa estas, kaj por ni tre grava, komparo de la kostoj de diversaj mallarĝaj relvojoj, ĉar ankaŭ tie ni trovos unu de la kaŭzoj, kiuj donis la avantaĝon al la relvojo de 1 m.

Se ni prenas kiel unuo la relvojon de 1 m tiam en ebena tereno la relvojo de 76 cm kostas 82.2% de la kostoj de 1 m relvojo, kaj la relvojo de 60 cm kostas 69.4%. En monta tereno la relvojo de 76 cm kostas 79.8%, kaj la relvojo de 60 cm 70.90% de la kostoj de 1 m relvojo. Kiel oni vidas, la diferenco inter la kostoj de la relvojo de 76 cm kaj 1 m estas meznombre ĉirkaŭ 20%, kio ne povas esti unu el decidigaj kaŭzoj por konstruo de 76 cm relvojo anstataŭ 1 m.

Kiel staras la afero pri la kapacito de diversaj relvojoj?

Kiel mezurilo por la grado de kapacito oni prenas la pezon de la lokomotivo kaj rapidecon de la trajno.

Meznombra pezo de lokomotivoj ĉe normala linio estas 80 tunoj; plej grandan lokomotivon de la mondo havas Virginia t. e. 375 tunoj, kio estas evidenta escepto. Lokomotivoj de 100 tunoj estas uzataj nur ĉe grandaj supreniĝoj. Nia plej granda lokomotivo estas tiu sur linio al Suŝak serio 601, la pezo en la servo estas 106 tunoj, kun aksa premo de 15.78 tunoj. Plej granda serba lokomotivo antaŭ milito estis »Borsig« pezanta 67 tunojn.

Relvojo de 1 m larĝeco, speciale de 1.067 m havas meznombrian pezon de la lokomotivoj de 50—60 tunoj. Plej granda lokomotivo por tiu relvojo estas fabrikita en la fabriko Baldwin kaj pezas 103 tunojn, do proksimume la pezon de nia plej granda lokomotivo de normala relvojo. Kredeble, ke tio estos la limo de la pezo de 1 metraj lokomotivoj, ĉar kelkaj ŝtatoj jam komencis sur ĉefaj direktoj aliigi la mallarĝajn liniojn en normalajn.

La relvojo de 76 cm estas, laŭ kolektitaj informoj, plej perfekta ĉe ni en Jugoslavujo. Meznombre grandaj lokomotivoj ĉe tiu ĉi relvojo pezas 40 tunojn. Nia plej granda lokomotivo de tiu ĉi mallarĝa relvojo pezas en la servo 55 tunojn; Belgoj en Kongor havas lokomotivon por tia relvojo de sistemo »Garatt«, kiu pezas 56.50 tunojn, kaj tiuj ĉi du lokomotivoj — estas laŭ scio — plej grandaj lokomotivoj de tiu ĉi relvojo en la tuta mondo. Tre verŝajne, ke tio ĉi estos ankaŭ la limo ĝis kiu oni povas konstrui la lokomotivojn por relvojo de 76 cm, konsiderante la eblecon por konstruo de kaldrono kaj stabilecon ĉe veturado de lokomotivo tra kurbajoj.

Koncerne la grandecon de la reloj, oni povas el kolektitaj informoj vidi, ke ĉe ni la reloj sur normalaj linioj pezas 33—41 kg/m (kg/m = kilogramojn po 1 metro); ĉe relvojoj de 1 m en aliaj ŝtatoj, speciale tie, kie ĝi estas ĉefa relvojo (Suda Afriko, Japanlando, Brazilio) la reloj pezas 18—40 kg/m; do plej pezaj reloj ĉe tiu ĉi relvojo estas samtiel pezaj, kiel ĉe ni plej pezaj reloj ĉe normala fervojo, Mallarĝa relvojo de 76 cm havas relojn, kiuj pezas 12—22 kg/m, kaj la relvojo de 60 cm 7—10 kg/m.

Koncerne la kapaciton de vagonoj (ŝarĝpezo) ĉe diversaj relvojoj la statistiko donas sekvantajn informojn:

Ĉe normala relvojo plej granda ĝis nun konstruita vagono havas kapaciton de 91 tunoj; ĉe ni en Jugoslavujo plej granda normala vagono havas 45 tunojn. Plej granda kapacito de la relvojo de 1 m estas 45 tunoj, do kiel nia plej granda sur normala relvojo. Ĉe la relvojo de 76 cm plej granda vagono ĉe ni estas de 15 tunoj, kaj ĉe aliaj ŝtatoj, ekz. en Bolivio ekzistas vagonoj eĉ de 20 tunoj.

(Daŭrigota.)

El „TEHNIČKI LIST“ Jugosl. teknika gazeto trad. I. F. P.

Josef Hoffmann, ĉefinspektoro en ferv. ministerio, Praha, Ĉeĥoslovakujo.

FERVOJOJ EN HISPANUJO

(2-a Daŭrigo.)

La registara kontrolado sur la Hispanaj fervojoj ne estas modela, ĝi estas dividita je revizia servo en teknik-praktika deĵorado kaj je kontrola servo en la komerca deĵorado. Krom la apartenanta centra ofico estas destinitaj kvar restaĵoj de l' kontrolo detala. Estroj de ĉiuj supre cititaj deĵorejoj estas ĉiam unu ĉefinĝeniero kaj unu ĉefkontrolisto. Ĉi tiuj funkciuloj estas en efektiveco la departementestroj mem. Al ili estas submetataj la distriktaj inspektistoj, ĉie po inĝeniero kaj unu kontrolisto. La inĝeniero inspektas la lokomotiv- kaj vagonar-armaturojn kaj zorgas pri la bona funkciado de l' horaro k. t. p.

Al la kontrolisto estis ordonite kiel devo, ke la ŝtato estu ĉiam preta tuj intervencii, se tio estas necese inter fervojo kaj koncernaj interesuloj. Sen konsento de l' inĝeniero, t. e. reprezentanto de l' fervojadministracio, oni ne devas fari en la staciaj establaĵoj kaj ĝiaj aranĝoj eĉ la plej malgravajn ŝanĝojn, tiel same kio koncernas materialon transporteban aŭ senmovan. La nomita funkciulo estas samtempe rajtigita puni kulpulojn okaze de hazardaj akcidentoj kaj havas ankaŭ la rajton interveni okaze de senbezona malfruigado de l' vagonaroj, aŭ eĉ aliaj deĵordifektoj kaj la kulpulojn kiel jam dirite tuj puni. La kontrolisto zorgas pri tio, ke la fervojistoj uzu en sia deĵoro la ĝustajn tarifojn kaj instrukciojn, ke la fervoja personaro dediĉu sin konsciencie al la remburso manipulado, superpagoj aŭ nesufiĉaj pagoj kaj li mem decidas en okazo de l' diversaj opinioj kaj en ĉiuspecaj plendoj. Elspezoj por la supre citita kontrolservado, kiu faras 100 pesetoj je ĉiu unu ekspluatkilometro jare, kompensas kompreneble la apartenanta fervoja administracio mem. Alie estas la administracio de l' Hispanaj fervojaj kompanioj bazita je sistemo de servo centrala. Ĉi tiuj administracioj, provizitaj per la vivkondiĉoj de l' fremda kapitalo kaj kontrolitaj per ĝiaj funkciuloj, havas siajn direktojn en Paris, Brŭkselles, London kaj la administracian konsilantaron en Madrido. Je ordono de l' Madrida administracia konsilantaro estas dependa kiel la ĝenerala direktoro, tiel ankaŭ la naŭ ceteraj ĉef-oficistoj de l' centrala deĵorejo. Ofta reciproka rilato, en kiu troviĝas la fervojaj kompanioj kaj la registaro, devigis la fervojajn kompaniojn, ke ili organizu iliajn administraciajn konsilantarojn el homoj, ĝuantaj favoron de influoplenaj politikistoj. Krom tio estas nunaj ĝeneralaj direktoroj kaj la estroj de l' centrala deĵorejo plejparte la registaraj inĝenieroj, ĝuantaj privilegiojn de inĝenieroj francaj. La ĉefaj privilegioj de l' menciitaj inĝenieroj, elirintaj el la skolo «des ponts et chausseés», baziĝas sur tio, ke oni donas al ili sen perdo de l' deĵorintaj jaroj enregistritaj en la katalogoj de la ŝtataj funkciuloj, la nelimigitan forpermeson nur pro tio, ke oni ebligu al ili en la fervoja servo pli profitdonan enspezon, ol oni tion povus atingi en la privata servo. Nombro de ĉiuj Hispanaj fervojistoj faras proksimume 85.000 da oficistoj kun mezkvanta salajro de 2500 pesetojn jare. Al kvar plej gravaj fervojkompanioj apartenas 60.500 da fervojistoj, parte definitivaj, parte provizoraj.

Dum la mondmilito estis en Hispanio la elspezoj por vivtenado je 50% pli grandaj, ol en tempo antaŭmilita, kio kompreneble devigis plialtigi la salajrojn al la fervoja personalo. La plibonigado de l' salajroj estis farita sinsekve, iom post iom, tio estas, en la jaroj 1917, 1918 kaj 1919. Ĝi estis malregula, la fervojistoj kun malsupraj rangoj ricevis el tio plej multe,

proksimume 42 procentojn. Ĉi tiun plialtigon de l' salajroj ricevis la fervojistoj en du formoj, tio estas, parte en la formo de plialtigo de firme fiksita salajro, parte en la formo de l' aparta gratifikacio, t. e. en sumo de dumonata salajro. Kiel antaŭpagon de ĉi tiu gratifikacio oni partepagis al la personaro 25% de l' apartenanta monsumo. Ĉi tiu salajroreguligo devis esti aranĝo sole provizora, sed ĝi daŭras ankoraŭ ĝis nuna tempo kaj ŝajnas, ke oni ne likvidos tiel facile ĉi tiun aferon. Kiel estis jam antaŭe dirite, aprobis la fervojadministracioj plibonigon de salajroj por sia oficistaro sub la kondiĉo, ke la registaro permesos de l' 1^a januaro 1919 la plialtigojn de l' tarifoj je 15 procentojn. Sed komence de l' dirita jaro venis la fervojistaro denove, postulante plibonigojn de siaj salajroj. La fervojaj kompanioj respondis, ke estas necese ree plialtigi la tarifojn, se oni povus kontentigi postulojn de l' fervojistoj. Sub tiaj kondiĉoj ne estas absolute eble ion por la fervojistaro fari. Sekvis la striko 1^a de marto en la jaro 1920, sed ĝi ne daŭris pli longe ol 24 horojn, ĉar ĝi estis likvidita per la publikigo de reĝa dekreto, laŭ kiu la registaro garantiis al la fervojaj kompanioj necesajn kreditojn. La partorepagojn de l' menciitaj kreditoj, oni devis plenumi proporcie al tio, je kiom multe superos la ekspluata profito la rezultaton, atingitan tia flanko en la jaro 1913. La konsekvenco de ĉi tiu aranĝo estis, ke la Hispanaj fervojistoj nun ricevas je 60% ĝis 115% pli multe, ol antaŭ la mondmilito. Per reĝa dekreto de 15^a oktobro 1920 estis publikigite, ke la repago de l' pruntedonita kapitalo al la ŝtato estas ankaŭ dependa de tio, ĉu la fervojaj kompanioj respektos ankaŭ la trafikbezonojn kaj prizorgos pluan bezonatan konvenan ekspluatmaterialon. Kiel limtempon oni difinis la 30 jaran periodon kun 5% rentumigo. Ĉi tiu klopodo de l' ŝtata potenco plibonigi la konsekvencojn de maltaŭgeco de l' fervojaj kompanioj kaj aranĝi la aferojn sur la fervojoj tiel, kiel tion la cirkonstancoj kaj urĝantaj bezonoj postulas, vekis inter la vasta publiko ian antaŭjuĝemon. La unua, kiu kuraĝis tiun antaŭjuĝemon kontraŭstari, estis ministro de liberala partio Cambo, kiu klopodis atingi per la publikigo de sia ampleksa verko: «La fundamentoj por la studado de l' fervoja problemo en Hispanio» pli favoran opinion de l' publiko. Okaze de ŝanĝo de l' registaro, anstataŭis lin en la konservativa kabineto ministro La Cierva, granda kontraŭulo de plialtigado de l' tarifoj, kiu prezentis al la «Cortesoj» (konsilantaro de nobeloj) 23. de majo 1921 sian novan proponon reorganizacian. La bazo de l' nomita propono estis la fondo de l' aparta institucio de «sindikatoj», kiuj estus ia ligilo inter la ŝtata administracio kaj la unuopaj fervojaj kompanioj. La plano de La Cierva, kies efektiviĝo treege finance ekŝarĝus la ŝtatan kason, faris fortan opozicion eĉ la deputitoj kaj pereis.

Sekvis la projekto de Maŭr, kiu estis kompromiso inter «sindikatoj» proponitaj de ministro La Cierva kaj valorigado de l' rekta influo de ŝtata administracio tiel, kiel pri ĝi ĉiuflanke pripensis Cambo. Sed eĉ tiu propono ne efektiviĝis. Anstataŭ tio, aperis projekto, ellaborita de politikisto Ortuño, ĉi tiu projekto estis prezentita al la «Cortesoj» en aprilo 1922. Ĝi diferencigis de l' antaŭa projekto nur per tio, ke ĝi sekvis la intencan de organizo de l' speciala financa konsorcio, funkcianta kiel peranta sindikato inter la ŝtata administracio kaj la fervojaj kompanioj, sed ĉi tiu instanco estis ligimita pro novaj, pluaj pruntaĵoj el Francio, Anglio kaj Ameriko. Alia grava signo de l' menciita plano estis decido, laŭ kiu devis esti reguligitaj la novaj tarifoj tiamaniere, ke estu ĉiuj elspezoj firme garantiitaj kaj krom tio, ke restu ankoraŭ ia mono kiel rezerva kapitalo por iu neatendita okazintaĵo. Dum la traktado pri la definitiva reguligo de l' afero, la fervoja trafiko iom post iom malprosperis. La financa helpo, promesita

de l' ŝtata administracio al la fervojaj kompanioj kaj difinita per sumo de 70 milionoj da pesetoj, por plibonigo de l' salajroj, estis de l' jaro 1920 ĉiam pli kaj pli mizera kaj sekve de tio por la direktodonaj faktoroj ĉiam pli kaj pli malagraba. Pro ĉi tiu kaŭzo ordonis la registaro al la supera fervoja konsilantaro, nomita per la dekreto de 15^a de marto en la jaro 1922, zorge pristudi denove la tutan problemon kaj poste ĝi proponu, kiamaniere kaj per kiaj rimedoj oni povus efike reorganizi la servon sur la fervojoj. La menciita supera fervoja konsilantaro konsistas el 15 membroj, al kiuj prezidas la ministro mem. Ses membroj de l' supera fervoja konsilantaro prizorgas aferojn pure fervojajn, aliaj ses membroj estis elektitaj el la ŝtataj funkciuloj, kiuj defendas la ŝtatajn interesojn, la tri ceteraj membroj estas reprezentantoj de industrio, agrikulturo kaj komercio. La unua ago de l' supera fervoja konsilantaro estis propono al la plialtigo de l' tarifoj je 28.5% kontraŭ 15% plialtigo de l' taksoj, pri kiu estis decidite en la jaro 1918. Sed la ministro rifuzis rektan kaj rapidan pritrakton de l' nomita propono kaj daŭrigis senĉese la prokrastadon de l' afero. Al la fino de l' jaro 1922 fariĝis ŝanĝo en la ministerio kaj samtempe aperis ree nova projekto de l' reorganizo de fervojoj, tiel nomata propono de Gasset. Ĝi estis nenio alia ol la fuŝkopio de l' proponoj antaŭaj. Ankaŭ ĉi tiu propono estis prezentita al la «Cortesoj», sed ĝi ne estis en la printempa parlamenta kunsido aprobita kaj tial ĝia fina pritrakto estis prokrastita ĝis la aŭtuna kunsido. Dume venis diktaturo de generalo De Rivera, kiu deklaris, nuliginte antaŭe ĉiujn artefaritajn prokrastojn, tuj post sia publikigo firman volon de gvidanto, solvi energie la fervojan problemon en tempo kiel eble plej mallonga. La unua ago de l' absoluta regado estis tio, ke ĝi komencis ordigi aferojn en la publikaj entreprenoj, evitante ĉe tio uzi personojn, plenumantaj oficojn de karaktero pli malpli politika. La dua ago de l' diktatoro estis la malpermeso uzadi liberajn veturbiletojn de l' registaraj funkciuloj kaj organizis specialan komitaton, havantan takson, konsiladi en interkonsento kun la «supera fervoja konsilantaro» al la registaro pri fervojaj reorganizaciaj problemoj, kaj entute pri ĉio, kio koncernas la fervojan servon kaj reguligojn de la tarifoj. Krom tio estis eldonitaj en senco de l' dekreto de 10. oktobro 1923 multampleksaj instrukcioj, rilatantaj la fervojajn aferojn. Al speciala centra komisiono, konsistanta el tri generaloj kaj dudek kvin komisionanoj distriktaj, tiel nomataj «kompletiguloj», estis ordonite ellabori helpe de l' fervojaj kompanioj kaj ceteraj interesuloj al la 31^a de oktobro 1923 apartan «memorandumon». Tiamaj cirkonstancoj plej bone karakterizas fakton, ke alvenis ne pli mal multe ol 269 atentigoj, montrantaj eksterordinarajn, eĉ ĝeneralajn interesojn de l' publiko pri ĉi tiu grava problemoj kaj interpretantaj samtempe la klopodon, efektiviĝi ĉe la plej konvena okazo la malnovajn sopirojn kaj plendojn...

Kio rilatas la karakteron de kelkaj regionoj tra kiuj kondukas la fervojoj en Hispanio, publikigas Edmondo de Amicis, priskribante samtempe siajn personajn impresojn, jene:

Linio Barcelona-Saragosa:

Kelkan mejlon post Barcelona komencas ravaj perspektivoj. Oni povas vidi kastelojn kaj dentarsimilajn suprojn de fama «Montserrat». Ĉi tiu «Montserrat» estas kurioza monto, kiu je la unua ekvido kaŭzas suspekton ke estas la afero pri ia optika fenomeno. Estas nekredbla fakto, ke la naturo povus havi en sia kreado tiajn ekstremajn kapricojn. Imagu al vi vicon da maldikaj, preskaŭ subtilaj trianguloj, kiuj sin reciproke tuŝetas kaj premiĝas unu al la alia tiel, kiel tion faras la infanoj, por montre klarigi ĉenon de ia montaro. Vi povas al vi ankaŭ imagi

kronon konsistantan el randpintoj, longe disetenditaj, kvazaŭ ĝi estus akraĵo de iu stranga segilo, aŭ fine vi povas al vi pensi, ke tio estas granda amaso da sukerkonusoj laŭvice ordigitaj. Sole tiamaniere vi havos ian ideon pri la panoramo, kiun prezentas de malproksime «Montserrat». Mallonge dirite, ĝi estas aro da nekalkuleblaj konusoj, kiuj unu ĉe la alia supren altiĝas kaj ŝajne unu al la alia, de la supro malsupren disfenditaj preskaŭ ĝis la triono de ĝia alteco, senarbaraj kaj nealireblaj. En la malsupraj partoj de ĉi tiuj montoj estas plantitaj pinarboj, kverkoj kaj juniperoj, tie kaj ĉi tie oni povas vidi senmezurajn grotojn, terurajn kavernojn kaj izolitajn ermitejojn dissemitajn sur aerabundaj montetoj aŭ blankiĝintaj en la profundegaj faŭkoj. Subite ekbrilas en la montara fendo, inter ĝiaj supraĵoj antikva monaĥejo de Benediktinoj, kie iam meditadis Ignato de Lojola, dum sia junaĝo. La vagonaro ekhaltas en stacio, kiun pli ol kvindek mil da pilgrimantoj kaj ĉiuspekaj sciovolemuloj ĉiujare trapasas por viziti kaj trarigardi la konventon kaj la grotaron. La 8^{an} de septembro estas festotago kaj tie kunvenas granda amaso da homoj el ĉiuj partoj de Katalonio. Tiu trankvila stacioto ekviviĝas pro tiu vigla tumulto... Post stacio Monza estas la Aragona provinco nenio alia, ol vastega nekulturita ebenaĵo, fermita en malproksimeco per longaj ĉenoj da ruĝiĝintaj montetoj, kun kelkaj mizeraj vilaĝoj, tie kaj ĉi tie solejoj, ĉe kiuj nigriĝas ruinaĵoj de l' antikvaj kasteloj. Aragona, floranta iam dum la regado de siaj reĝoj, estas nun unu el la plej malriĉaj provincoj de Hispanio. Krom sur la bordoj de rivero Ebr, laŭlonge de l' fama kanalo, etendiĝintan de Tudelo ĝis je 18 mejlojn, proksime de Saragosa kaj uzantan kiel por superakvigoj de l' kamparoj, tiel ankaŭ por la transportado de produktaĵoj kaj nutraĵoj, en ĉi tiu regiono mankas tute la komercio. En la ceteraj partoj de Aragono estas la komerca vivo tre malforta aŭ sole mizere vivetas. La fervojaj stacioj estas ruiniĝintaj. Kiam la vagonaroj en ili ekhaltas, oni ne aŭdas ion alian, ol voĉon de iu maljuna «trovatore» (troubadoron), batsonigantan iun malnovan kitaron kaj kansonante ĉe tio iun unutonon kanton. Ĉi tiu kanto poste ripetiĝas en ĉiuj ceteraj stacioj, sinsekve eĉ en la Aragonaj urboj, kompreneble per aliaj vortoj, sed la motivoj estas eterne la samaj.

La fervojaj vagonoj estas plenaj da homoj. Ĉar en Hispanio oni ne havas vagonojn de l' dua klaso ĉe la simplaj pasaĝervagonaroj kun apartaj kupeoj, estas en tiu granda kupeo lokigitaj pli ol 40 personoj kiuj rigardas unu la alian. Estas ĉi tie diversaj pastroj, monaĥinoj, knaboj, servistinoj kaj personoj de duba ekzistenco, kiuj povas esti tiel bone komercistoj, kiel oficistoj, servistoj, aŭ sekretaj agentoj. La pastroj fumas, kiel estas en Hispanio kutimo, siajn cigaredojn, proponante al la najbaroj aminde skatoleton kun tabako kaj paperetoj, por fari cigaredojn. Kelkaj kunvojaĝantoj satigas sin tiamaniere, ke ŝajnas, kvazaŭ estus ĉi tie ia vetmanĝado, prezentante unu al la alia iun strangan vezikon, kiu estante ekprenata per ambaŭ manoj, eligas el si ŝprucaĵon da vino. Aliaj kunvojaĝantoj legas gazetojn kaj kuntiriĝas iam siajn brovojn, kvazaŭ ili estus enpenŝiĝintaj en profundan meditadon. Neniu Hispano, troviĝanta en societo ne metas en sian buŝon eĉ peeton da oranĝo, fromaĝo, aŭ pano, sen antaŭa peto al ĉiuj kunvojaĝantoj, ke ili manĝu kun li. Laŭ ĉi tiu kutimo oni povas vidi senĉese preterpasi frukton, panon, sardinojn, glasojn da vino kaj Dio mem scias, kion ankoraŭ, ĉiun pecon el la nomitaj manĝaĵoj oni akompanas per la aminda: «Gusta usted comer con migo?» (Estas agrable manĝi kun mi?)

(Daŭrigota)

D I V E R S A J O J

Malgraŭ sufiĉe vigla konstruado de fervojoj kiu estis rimarkebla en la lastaj jaroj precipe en Latvio, la fervojaro en la baltaj ŝtatoj estas ankoraŭ tre nesufiĉe evoluiginta. La plej grandan fervojaron posedas Latvio. La longeco de la fervojoj sumiĝas tie je 2607 km t. e. 3.96 km po cent □km aŭ 1.37 km po 1000 loĝantoj. La fervojaro de Estonujo mezuras 1423 km; je 100 □km oni kalkulas tie 2.4 km kaj je 1000 loĝantoj 1 km. En Litovio mezuras la relvojoj 2073 km, el kiuj tamen 324 km de la malnova grava linio Libau—Romny ne funkcias; do la litova fervojaro servanta efektive al trafiko ampleksas sole 1749 km t. e. po 100 □km 8.5 km kaj po 1000 loĝantoj 1.4 km. La plej grandan fervojaron posedas do Latvio. Tie estas ankaŭ la plej granda komercajtrafiko precipe al havenoj. En la jaro 1926 transiĝis de fervojoj al ŝipoj aŭ reen en Riga 1.37 milionoj da tunoj, en Libau 0.36 milionoj da tunoj kaj en Vindaŭ 0.13 milionoj da tunoj. La persontarifo po km en la tria klaso estas en Latvio 2.6 centimoj, en Estonujo 2.9 centimoj kaj en Litovio 4 centimoj.

Novaj fervojaj linioj en Estonujo. Unuavice estas konstruataj: Linio Tartu—Petseri, longa 120 km budĝetita je 900 milionoj da estonaj markoj; ĉi tiu linio estos konstruata je larĝa reldistanco nome 1524 mm. Plue estas konstruataj jenaj linioj je mallarĝa reldistanco (750 mm): Järva—Jaani—Tapa 30 km longa je elspezbudĝeto de 154 milionoj da estonaj markoj, Valga—Tõrva—Abja, 80 km longa budĝetita je 360 milionoj da estonaj markoj, Rapla—Marjamaa—Virtsu, 97 km longa budĝetita je 473 milionoj da estonaj markoj, Türi—Poltsamaa—Jõgeva—Mustvee 107 km longa budĝetita je 520 milionoj da estonaj markoj.

La plej rapidaj trajnoj en Baltaj ŝtatoj. Fervojaj administracioj en Estonujo, Latvujo kaj Litovujo klopodas ĉiam plirapidigi la internaciajn trajnojn efektividigantajn la internacian trafikon (Berlin—Kaŭnas—Riga; Riga—Moskva; Riga—Tallin). Laŭ la specoj oni diferencigas en Estonujo rapid — person — poŝttrajnojn kaj miksitajn trajnojn t. e. komercajtrajnoj veturigantaj ankaŭ personojn. En Latvio oni diferencias person — poŝttrajnojn kaj miksitajn trajnojn, en Litovio rapidegtrajnojn (alpagdevajn), person — poŝttrajnojn kaj miksitajn trajnojn. En Estonujo kaj Latvio ne veturas rapidegtrajnoj, ĉe kies uzo oni devas alpagi.

Plej rapide veturas trajnoj en Litovujo (sur la linioj de normala reldistanco 1435 mm). La plej grandan pohoran rapidecon atingas la rapidegtrajno Veršbолоvo—Kaŭnas—Joniški, sur la internacia linio Berlin—Kaŭnas—Riga, kiu transpasas la linion Veršbолоvo—Kaŭnas longan 86.7 km en 89 minutoj; tio egalas meznombbran rapidecon (sen haltoj) da 58.5 km pohore. La tuta linio Veršbолоvo ĝis Joniški (228 km) estas transpasata en 6 horoj kaj 2 minutoj, do je meznombra rapideco (sen haltoj) da 54.1 km kaj kun haltoj (entute 27 min) da 47.7 km.

En Latvujo la plirapidigita persontrajno sur la linioj de rusa reldistanco (1524 mm) inter Dünaburg kaj Riga (218 km) atingas absolutan rapidecon da 49.8 km pohore sen haltoj, kaj 41.1 km kun haltoj en la survojaj stacioj. Konsiderinde malpli grandan rapidecon (40.0 km pohore) atingas la aliĝtrajno al Berlin sur linio je normala reldistanco 1435 mm) sur la linio Riga—Mitau—Meitene (71.1 km), kiun la trajno transpasas en 116 minutoj, al kiu tempo estas adiciotaj 8 minutoj da haltoj en survojaj stacioj.

En Estonujo la plirapidigita trajno al Riga sur la linio Valga—Tartu—Tallin (273 km) atingas la absolutan rapidecon da 46.7 km pohore (42.2 pohore

kun entute 47 min. da haltoj en la survojaj stacioj); plej grandan rapidecon pohoran atingas la sama trajno sur la liniparto Vägeva—Tallin, kiu liniparto longa 123 km estas transpasata je meznombra rapideco da 51.3 km.

Ĉiuj ceteraj trajnoj veturas konsiderinde pli malrapide. Ekzemple la rapid- aŭ la plirapidigitaj persontrajnoj veturas en ĉi tiuj ŝtatoj 35—45 km, la persontrajnoj 27—36 km kaj la miksitaj trajnoj 18—25 km pohore.

La trenŝarĝo de la persontrajnoj estas 350—420 tunoj.

Ĉi tiu malalta meznombra rapideco de la trajnoj estas klarigebla tiel, ke la linioj en la menciitaj ŝtatoj ne estis konstruataj por la rapidtrajna trafiko je tre granda rapideco; krome la malsupra kaj supra konstruaĵoj de la fervojaj digoj tre suferis dum la mondmilito kaj ilia kompleta rekonstruo ĝis nun ne povis esti efektividigita. Ankaŭ la plejmulto de la lokomotivoj ne taŭgas por la rapidtrajna funkcio; la lokomotivoj estas malnoviĝintaj kaj novaj modernaj lokomotivoj ne povis esti mendataj pro manko de rimedoj.

La latva ministerio por trafiko intencas rekonstrui la stacidomon en Riga kunigante ĝin — laŭokcident-eŭropa maniero — kun granda hotelo. En Riga mankas modernaj hoteloj, pri kio plendis fremdlandaj vojaĝantoj ĉe la ministro.

El „ZEITUNG DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN trad. J. Rebiček, Olomouc, Ĉeĥoslovakujo.

En cara Rusio la fervojoj estis parte ŝtataj kaj parte privataj. Post la Oktobra revolucio ĉiuj fervojoj estis naciigitaj kaj nun ĉiuj fervojlinioj en Sovetaj Respublikoj estas gvidataj de Popola Komisariejo de Komunikiloj. Tuta reto de fervojoj dividiĝas en 26 apartaj fervojoj, administrataj de siaj ĉefadministratoj.

La tutmonda milito malbone efikis mastrumadon de fervojoj. Des pli malbone efikis civila milito en jaroj 1917—1920 kaj al Soveta registaro restis nur grandaj tombejoj de malsanaj lokomotivoj kaj vagonoj, eksploditaj pontoj, detruitaj relvojoj kaj ruinigitaj stacioj.

De jaro 1920 komenciĝis laŭplanaj restarigo kaj resanigo de Sovetia transporto. Kun granda peno, ion post ion, oni rekonstruis la pontojn, staciojn, fervojinstalaĵojn, lokomotivojn kaj vagonojn. Detruitaj uzinoj ne povis tuj resanigi milojn da lokomotivoj kaj registaro aĉetis en Svedio kaj Germanio 1000 lokomotivojn por transporto de varo.

Fortiĝante ĉiu jare, Sovetio ne nur restarigis malnovajn fervojliniojn, sed komencis konstrui novajn. Statistikaj ciferoj montras, ke en jaro 1913 cara Rusio havis 65.000 da kilometroj da relvojoj, en jaro 1918 — 26.785 km, 1919 — 31.488 km, 1920 — 65.000 km kaj en jaro 1927 jam pli ol 75.000 km. Komparante ĉi ciferojn oni ne devas forgesi, ke revolucio detranĉis de estinta Rusio grandan teritorion. Nunjare komenciĝis konstruado de grandega fervojlinio Turkeŝtano — Semi-reĉinsk kunliganta Mezan Azion kun Siberio.

Nuntempe ĉiuj punktoj de vasta Sovetio estas kunligitaj kaj trajnoj funkcias tute akurate. Meza rapideco de komercetrainoj estas 40 km po hore kaj 90 km po pasaĝertrajnoj.

Izolita post revolucio de ĉiuj landoj, sovetia fervojaro en nuna tempo jam havas 22 funkciajn rektan internaciajn direktojn, ligantajn Sovetion kun jenaj landoj: Japanio, Ĉinio, Polio, Latvio, Litovio, Estonio, Germanio, Ĉeĥoslovakio, Aŭstrio, Italio, Finnlando k. e.

Nombro da fervojistoj atingis ciferon, 1.040.000.

P. Soroko, Leningrad, U. S. S. R.

Inter multaj novaj pasaĝeraj vagonoj nun aperantaj en Usono la «Wasbah» (Uabesh) fervojo, funkcianta precipe inter la urbejoj Detroit (Ditroit), Chicago (Sikago), St. Louis (Sejnt Lues) kaj Kansas City (Kenzas Seti), prezentas 10 vagonojn, kies seĝojn desegnis aro de eminentaj hirurgoj, celante malpliigi veturlacigon ĝis minimumo. La vagonoj ankaŭ posedas fenestrojn memaltigantajn kun novstila seruro, kiu helpas facilan malfermigon.

La Pensilvanio Fervojo havas novan duoblan varvagonan pesilon ĉe Altoona (Altuna), kiu estas la plej granda kaj plej moderna ilo por pesi varvagonojn. Ĉiu el la pesiloj havas kapablon de 800.000 funtoj, sed estas tiel delikata, ke oni ne trovas pli da variceco ol 5 funtoj. La pesiloj pesas vagonojn moviĝantajn dum la trajnenklasigado. Rapideco de la pesiloj estas 5 vagonoj po minuto. Iufoje la vagonoj estas pesataj en 5 sekundoj dum la iro trans la pesiloj. Aparta lumiga sistemo ebligas daŭran tagan kaj noktan funkciadon.

Harold W. Kline, Darby, Pensylvania, Usono.

Novan eltrovaĵon por malhelpi kunpuŝegojn de trajnoj, eltrovis librovendisto el Mor. Ostrava (Ĉeĥoslovakujo) Rud. Halfar. Se sur unu relvojo veturas du trajnoj samtempe unu kontraŭ la alia la patentita signalaparato ekfunkcias kaj sur la tuta sektoro inter du stacioj eksonas «sirenoj» (fajfilegoj) muntitaj sur telegrafstangoj. Nokte anstataŭ sirenfajfado la aparato per ruĝaj lumoj atentigas la lokomotivestron. Tiu aparato havos specialan gravecon por relvojoj en montaraj kaj arbariĉaj regionoj, kie pro multaj kurbaĵoj la lokomotiv personaro havas limigitan videblecon. La eltrovaĵo funkcias ĉiam aŭtomate kaj precize, kaj la investitaj elspezoj ne estas grandaj.

Laŭ „ČESKOSLOV. ŽEL. LISTY“ trad. J. Gunla, Mor. Ostrava, Ĉeĥoslov.

E L S O C I A V I V O

BATALO DE FERVOJADMINISTRACIOJ KONTRAŬ 8-HORA LABORTAGO.

Franca fervojrevuo «Annales des Chemins de fer et Tramways» publikigis antaŭ nelonge artikolon pri la uzado de 8-hora labortago ĉe francaj fervojoj, en kiu inter alie estis cititaj informoj el germana fervojrevuo «Zeitung de Vereins» sen indiko de la fonto.

La kompilinto de tiu artikolo perdis sian liberan tempon per tio, ke li kalkuladis, kiom alta estus la profito, resp. kiom malalta estus la funkciigmalprofito de francaj fervojoj se ne ekzistus 8-hora labortago.

Ĉi tie temus pri sufiĉe sendanĝera plezuro, se la kompilinto ne estus havinta la kuraĝon, indirekte ataki 8-horan labortagon. Aliel ja eĉ ne havus sencen fari similajn «Studojn» kaj ilin presigi, kaj ankaŭ la alilandaj administracioj revuoj ne kaptus ambaŭmane la okazon por disvastigi tiun ĉi «saĝon».

La ĉarmajn tabelojn ni volas ankaŭ al niaj legantoj prezenti.

| Jaro: | Faktaj funkciigrezultatoj: | Funkciigrezultatoj sen 8-hora labortago: |
|-------|-----------------------------|--|
| 1921 | — 2061 milionojn da frankoj | — 961 milionojn de frankoj |
| 1922 | — 1167 | — 67 |
| 1923 | — 1117 | — 17 |
| 1924 | — 448 | + 752 |
| 1925 | — 594 | + 606 |
| 1926 | + 560 | + 1860 |

Evidente la kompilinto erare perceptas, ke la fervojoj prezentas ion apartan, ne apartenantan al la komuno — ke ili do dependas de si mem — ke la socialaj leĝoj de unu lando ne devas esti aplikitaj je fervoja personaro kaj ke la personaro devas tiel longe labori, ĝis la profito al la entreprennistoj estas certigita. Oni do ne devas en tiaj cirkonstancoj longe admiri, ke la fervojaj entreprenoj bezonas multe da tempo ĝis ili «resaniĝas» de la sekvoj de realigo de iu sociala rimedo, se en administracio sidas la homoj, kiuj ne havas almenaŭ ion da kompreno pri la socia kaj kultura signifo de la fervojo.

Koncerne la ĉi supran tabelon estus en ĝi kelkio kritikebla. Ekz. laŭ ĉiuj statistikoj pri akcidentoj estas pruvite, ke per pliiĝo de la laciĝgrado de laboristoj ankaŭ la funkciigakcidentoj pliiĝas. Ĉu la iniciatinto de la tabelo kalkulis ke ĉiukaze la kapitalo malpliĝus, se ekzistus pli da funkciigakcidentoj? Ĉu estas certe, ke la francaj fervojistoj akceptus la plilongigon de la labortempo por la malalta salajro? La amo de la fervojistoj al la profesio estas konata, sed ni kredas ke al fervojistoj mankus la forto por labori.

La defecito ĉe fervojoj dum postmilitaj jaroj okazas internacie, egale tie, kie la 8-hora labortago ekzistas kiel ankaŭ tie, kie la efektivigo de tiu ĉi postulo ne ankoraŭ sukcesis. Krome en multaj landoj la fervojfunkciigo tre multe suferis pro la ekestintaj maldordaj valutaj cirkonstancoj. Estis simple neeble, kelkfoje eĉ nedezirinde, akomodigi ĉiam la tarifojn al novaj cirkonstancoj. Ke la privata industrio, speciale tiu, kiu produktis por eksterlando, el tiu ĉi cirkonstanco ege profitis, estas nekontestebla fakto. Ĉu estas juste, postuli de la fervojistoj, ke ili portu la sekvojn de tiuj ĉi eksterordinaraj cirkonstancoj? Cetero ankaŭ la fervojistaro, kiu ne havis influon nek decidrajton ĉe la administracio de la fervoja funkciigo, ne havas bazon por supozo, ke fervojaj administracioj entreprenis ĉion eblan por protekti sin de defecito. La administracioj deziras esti «la mastro en la domo», kaj ili devas al la personaro doni decajn laborkondiĉojn kaj sufiĉan salajron.

La fervojo, egale ĉu ĝi estas ŝtata aŭ privata, estas publika trafikilo, kaj la komuno devas postuli ke la laborkondiĉoj de la personaro estu justaj. Ĉiu postulo konc. la plilongigon de la labortempo por fervoja personaro estas maljusta postulo, kiun oni devas per tuta energio kontraŭstari.

La devo de la fervojo estas, akomodigi la funkciigon al la novaj cirkonstancoj kaj ne kontraŭe, ĉar ĝi devas ne nur kalkuli kun mortaj ciferoj, sed ankaŭ kun vivantaj homoj.

EI „MITTEILUNGSBLATT DER I. T. F. trad. I. F. P.

L I T E R A T U R O

Orig. Viktorino Lichtenwallner, Maribor, Jugoslavio.

REMEMOROJ.

Hejmen veninte mi ekflaris rostiĝantajn pomojn. Ho, kiel la odoroj revivigas kaj rememorigas plej longtempe pasintajn okazintaĵojn!

Post grandega superakvigo de la rivero Drava en Tirolo dum la jaro 18... mia patro estis translokita Lienzon, urbeto en Pustertal (tiu ĉi estas la mono de la Dravo-valo tuj post la elteriĝo de la rivero). Li estis inĝeniero ĉe la fervojo. Kune kun eminentaj fakuloj, metiistoj kaj aro da laboristoj li forigis la ekestintan haoson per la elbordiĝo de la Dravo. Oni rekonstruis la detruitajn digojn, forfluigitajn relvojojn kaj la ruinigitajn tunelojn kaj pontojn. La abunda akvoamasego estis difektinta la tutan valon. La Pustertal ŝanĝiĝis en amason da ruboj, arbotrun-

koj, domeroj kaj mebleroj. Ankaŭ kelkan homan vivon pereigis la torente fluantaj ondegoj.

Tiam en hejmeca ĉambro, ĉe la varma forno, sur kiu rostiĝis pomoj, mia vespere hejmen veninta patro emadis rakonti al ni infanoj pri siaj streĉaj kaj danĝeraj laboroj, pri laboristoj, herooj de la ĉiutaga vivo.

Neforgesebla restis en mia rememoro la rakonto pri akcidento de iu fervojgardisto.

Jam la tutan tagon neĝis dense kaj seninterrompe. Iom post iom la regiono kovriĝis per neĝo. La fervojgardisto staris nedecideme ĉe la fenestro de sia malgranda dometo, kiu troviĝas apud fervojo.

«Kaj ĝuste hodiaŭ vi volas forlasi min por viziti la fervojon. Vi ja mem diris, ke ĉio estas en ordo, ke nur ia malecerta sento maltrankviligas vin». Kaj kareseme la juna virino ĉirkaŭbrakis la edzon. «Rigardu nian malgrandan Karlĉjon. Li certe ekdormos kaj precipe por li mi ornamis la kristarbeton kaj mi...»

Iomete ankoraŭ ŝanceliĝis la viro, sed poste li energie surmetis la ŝafpeltan mantelon, prenis la lanternon de sur la breto, enpoŝigis la signalkartoĉojn kaj amplene rigardinte la amatajn estaĵojn, li adiaŭinte forlasis la hejmecan domon.

Malhela estis la nokto. Terure bruegis la vento kaj ĵetis malgrandajn, pikajn glacikristalojn en la vizaĝon.

Nu malrapide li sukcesis antaŭeniri. Je ĉiu paŝo la piedoj subneĝiĝis profunde. Kaj ĉiam premanta, minacanta ideo okupadis liajn pensojn, vizie li vidis la lokon de la relvojo, kie la supermezuraj rokmuroj je ambaŭ flankoj de la Dravo tiel proksimiĝas, ke nur tute mallarĝa firmaĵo restis por la relojo.

La luksa rapidtrajno jam estis forlasinta Franzensfeste. En kupeo de la unua klaso komforte sidis du mezaĝaj sinjoroj. Fumante bonkvalitan cigaredon diris unu:

«Malbenita fervoja mastrumaĉo! De post Meran ni jam malfruas je 7 minutoj.»

«Certe... la judaro...» respondis dormeme la dua. Kaj unutone, seninterrompe bruetadas la radaro.

«Sinjorina Moŝto, neniam, dum eĉ unu guto da sango fluos en miaj vejnoj, mi forgesos la belegajn, sunplenaĵojn tagojn en Meran, kiujn mi havis la feliĉon travivi en Via ĉarma societo, la intimajn promenaĵojn...» flustris eleganta fraŭlo kaj diskrete premis la delikatan maneton. «Kion vi diris?» demandis ŝene ĝene oseedante la edzo, kiu sidis en la alia angulo de la kupeo dormetante.

Preter la glacikristalornamitaj fenestroj flugas fajreroj kvazaŭ kometaretoj.

«Ho, ke nur la enormaj elspezoj ne estu vanaj!» pensis zorgoplene virino rigardante palan knabinon kuŝantan sur ligna benko en la malheligita kupeo. «Ĉu ni estos baldaŭ hejme, panjo?» demandis la knabino, dume ftiza tuseteto streĉis ŝian bruston kaj sur la vangoj aperis la ruĝaj «surtombejaj rozoj» nomataj tiel laŭ popola diro. Kaj antaŭen, ĉiam antaŭen rapidas la trajno...!

Post longa streĉa marŝado la konscia gardisto atingis finfine la lokon, kiu tiom okupis liajn pensojn. Ho, kion li devis ekvidi! Ĉu li songas kun malfermitaj okuloj? La mallarĝejon baris ŝtonegoj. Rigardo al la horloĝo sciigas lin, ke ĉiun momenton devas aperi la rapidtrajno. Nemezurebla estus la malfeliĉo! Tuj li ekkuregis renkonten al la trajno. Jen li jam ekvidis la ruĝajn lumojn de la lokomotivo. Ĉirke li ŝvingis la lanternon dum demone alproksimiĝis la ruĝokula fantomo. Jam li sentis la vaporon, kiam li saltis en la malhelan abismon, kie muĝetas la glaciigita Dravo. La trajno ĝustatempe ekhaltis...

«Pli ol al cent personoj ĉi tiu altruisma heroo tiam savis la vivon» finrakontis mia patro. «Kaj nun infanoj, manĝu la pomojn, ili certe estas jam rostitaj.»

E L M O V A D O

Italujo.

Torino. La esp. ferv. grupo sin preparas por akcepti eksterlandajn fervojistojn okaze de Pentekosto. Detale pri tio ni raportos kiam ĉiuj preparlaboroj estos finitaj. Jam nun ni petas la anojn, ke ili bonvolu sin prepari por viziti niajn italajn kolegojn. Multaj favoraĵoj antaŭvideblaj!

Svedujo.

Svedaj laboristoj havas apartan studorganizon, Laborista Kleriga Asocio. Tiu konsistas el la landaj organizoj, politikaj, fakaj kaj kooperativaj. La nombro de la anoj estas preskaŭ 1,000,000, sed multaj personoj kompreneble estas du, aŭ trioble anigitaj, nome se ili apartenas al du aŭ eĉ tri el la landaj organizoj.

La ĉefa laboro en la asocio konsistas de studoj en etaj studrondoj. Pli od 2,300, studrondoj ekzistis dum la lasta asocia jaro. La temoj por la studoj estas libere elekteblaj, kaj ĉiu studrondo devas ĉiujare sendi necesajn raportojn al la asocio.

Interese estas konstati kiom da studrondoj estas kiuj studas Esperanton. En la asocia jaro 1923/24 estis 22 studrondoj, kiuj sin okupis per studo de nia lingvo. Tiu nombro post tiam konstante kreskis; en la jaro 1924/25 je 34, 1925/26 je 37, 1926/27 je 65, kaj nune la nombro estas cirkaŭ 100.

Laŭ decido de la kongreso de la Sveda Fervojista Asocio en la jaro 1924, la estraro de la asocio disponas ĉiujare monsumon por subteni studrondojn inter la anoj, laborantaj laŭ la statutoj de la Kleriga Asocio. En la nuna jaro estas studrondoj en 10 apartaj lokoj, kiuj studas Esperanton kaj ĝuas tian subtenon de la fakorganizo.

Ernst Eriksson, Stockholm, Svedujo.

Usono.

Louisville (Kentucky). Nia diligenta ano kaj sperta kunlaboranto sro C. C. Fears organizis por la fervojistoj de «Kentucky & Indiana Railroad Co» esperantan kurson. Enskribiĝis 10 ferv. La kompania gazeto kaj la fervoja estraro simpatias kun la movado.

OFICIALAJ SCIIGOJ

Listo de la anoj pagintaj la kotizon por la jaro 1927/8.

| Nomo: | Sumo: | Dinaroj |
|----------------|------------|---------|
| Kubasek E., | 20.— ĉk. | 32.— |
| Böhm F., | 20.— „ | 33.— |
| Kanmacher Ch., | 10.— fr. | 22.— |
| Bisetti A., | 5.— ŝil. | 40.— |
| Kucharz J., | 7.— zl. | 42.50 |
| Ossaka Kenĵi, | 10.— mark. | 133.— |
| Hiebsch E., | 20.— ĉk. | 32.— |
| Gunia J., | 20.— „ | 32.— |
| Greiŝko J., | 1.— Dol. | 55.— |
| Böhm F., | 10.— ĉk. | 16.60 |
| Elfving K., | 4.— kron. | } |
| Dahrne O., | 4.— „ | |
| Eriksson E., | 4.— „ | |
| Zetterberg E., | 4.— „ | |
| Waag A., | 4.— „ | |
| Karlsson G., | 4.— „ | |
| Lindström E., | 4.— „ | |
| Medinius J., | 4.— „ | |
| Nillson G., | 4.— „ | |
| Viksten C., | 4.— „ | |

438.10

| Nomo: | Sumo: | Dinaroj | Nomo: | Sumo: | Dinaroj |
|----------------------------|-------------|----------------|--------------------------|---------------|----------------|
| | | 438.10 | | | 5552.13 |
| Dahlin M., | 4.— „ | | Suchy V., | 20.— „ | 33.20 |
| Sjöholm J., | 4.— „ | | Hrabak J., | 20.— „ | 33.20 |
| Strandberg C., | 4.— „ | | van Cramp F., | 25.— bel. fr. | 37.50 |
| Sand V., | 4.— „ | | Beirens G., | 20.— „ | 37.50 |
| Delstam K., | 4.— „ | | Mucha R., | 20.— ĉk. | 32.— |
| Lindsen A., | 4.— „ | | Eston. ferv. esp. grupo, | 4.— fr. sv. | 43.60 |
| Karlsson K., | 4.— „ | | Grünberg E., | 4.— „ | 43.60 |
| Johansson K., | 4.— „ | | Michelson A., | 4.— „ | 43.60 |
| Nyström K., | 4.— „ | | Mänd A., | 4.— „ | 43.60 |
| Franzen F., | 4.— „ | | Püttsep A., | 4.— „ | 43.60 |
| Bäck J., | 4.— „ | 1.270.22 | Reimann A., | 4.— „ | 43.60 |
| Chocholkova H., | 22.— ĉk. | 35.52 | Sulg J., | 4.— „ | 43.60 |
| 80 germanaj anoj | 60.— mark. | 801.— | Sönno A., | 4.— „ | 43.60 |
| Mandecki A., | 7.— zl. | 45.— | Pilberg R., | 4.— „ | 43.60 |
| Fudro J., | 7.— „ | 45.— | Pung A., | 4.— „ | 43.60 |
| Morrand J., | 4.— fr. sv. | 44.— | Tomaš F., | 20.— ĉk. | 33.20 |
| Smrček J., | | 40.— | Fiala V., | 20.— „ | 33.20 |
| Fears C. C., | 1.— Dol. | 56.— | Kautzner V., | | 20.— |
| Göll K., | 20.— ĉk. | 33.20 | Slapničar I., | | 40.— |
| Kubasek E., | 20.— „ | 33.20 | Turšič R., | | 40.— |
| Rebiček J., | 20.— „ | 33.20 | Zupanić J., | | 40.— |
| Gunia J., | 20.— „ | 33.20 | Friedländer D., | | 40.— |
| Bubenik K., | 30.— „ | 49.80 | Puhović M., | | 40.— |
| de Winter H., | 2.20 guld. | 52.50 | Pošnel I., | | 40.— |
| Borgstelt A., | 4.40 kron. | 66.44 | Ločnikar I., | | 40.— |
| Stojnić S., | | 40.— | Dobrodolac J., | | 40.— |
| Kanmacher C., | 10.— fr. | 21.— | Repić F., | | 40.— |
| Grave J., | 1.— Dol. | 55.— | Jare I., | | 40.— |
| Neugebauer M., | 3.— mark. | 39.— | Starčević D., | | 40.— |
| Slaviček E., | | 40.— | Volk A., | | 40.— |
| Blažek J., | 60.— ĉk. | 99.60 | Pleše, B., | | 40.— |
| Oppolcer K., | 20.— „ | 33.20 | Pokupec V., | | 40.— |
| Lindgren W., | 1.— Dol. | 55.— | Dobriča V., | | 40.— |
| Kline H., | 1.— „ | 55.— | Stipetić J., | | 40.— |
| van Schie L., | 2.— guld. | 43.25 | Munk F., | | 40.— |
| Yansen M. G., | 2.— „ | 43.25 | Petričić A., | | 40.— |
| Dronk W. A., | 2.— „ | 43.25 | Starešinić V., | | 40.— |
| Roskes K., | 2.— „ | 43.25 | Zadravec J., | | 40.— |
| Wonda J., | 2.— „ | 43.25 | Jureca F., | | 40.— |
| Korbijn W., | 2.— „ | 43.25 | Novak I., | | 40.— |
| Verschoof H., | 2.— „ | 43.25 | Prebil L., | | 40.— |
| Pelder A., | 2.— „ | 43.25 | | | |
| De Barrio Martin E., | 4.— sv. fr. | 44.— | | | |
| Rosher E., | 1.— Dol. | 56.— | | | |
| Verschoof A., | 2.50 guld. | 52.50 | | | |
| Nevels H., | 2.50 „ | 52.50 | | | |
| Soroko P., | 5.— kr. | 75.55 | | | |
| Puhalo I. F., | | 40.— | | | |
| Kukec K., | | 40.— | | | |
| Dlouha S., | 20.— ĉk. | 33.20 | | | |
| Dlouha S., | 20.— „ | 33.20 | | | |
| Göll K., | 20.— „ | 32.— | | | |
| Torina esp. ferv. grupo | 50.— lir. | 152.50 | | | |
| 80 germanaj anoj, | 60.— mark. | 801.— | | | |
| Jugel E., | 20.— ĉk. | 33.20 | | | |
| Lausanna esp. ferv. grupo, | 6.— sv. fr. | 66.— | | | |
| Blumberg's N., | 5.— lati | 47.50 | | | |
| Šadek F., | 20.— ĉk. | 33.20 | | | |
| Pech J., | 20.— „ | 33.20 | | | |
| Kubiček F., | 20.— „ | 33.20 | | | |
| Bruha J., | 20.— „ | 33.20 | | | |
| | | 5552.13 | | | 7167.93 |

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

En tiu ĉi numero ni publikigas laŭvice la nomojn de la anoj pagintaj la kotizon. La listo estas kunmetita laŭ la stato je la 31. I. 1928. En venonta numero ni daŭrigos publikigon de la donacintoj por garantia kapitalo. Al ĉiuj afablaj donacintoj tutkoran dankon.

Pri la varbado de novaj anoj ni aldonas al la gvidartikolo, ke oni bonvolu noti okaze de aliĝo ĉu la ano estas aktiva aŭ subtenanto.

El tiu ĉi numero ni devis ellasi pro spacomanko la artikolojn: »Kiel oni veturas per Pensilvanio Fervojo« kaj »Respondoj je nia enketo«.

El la venonta nro ni publikigas la enhavon: Normala aŭ mallarĝa fervojinioj, Fervojoj en Hispanujo ktp.

La estraro.

Kotizoj! Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate oficialan organon „LA FERVOJISTO“. Okaze de aliĝo ricevas la ano legitimacion, statutojn, kaj ĉiujn ev. oficialajn eldonaĵojn de la asocio. — La kotizoj estas jene fiksitaj Ĉeĥoslovakujo 20 ĉk; Danujo 4 kr; Germanujo 3 Rm; Hungarujo 5 pengö; Jugoslavujo 40 Din; Nederlando 2 G; Svedujo 4 Kr; Svislando 4 sv. fr; Usono 1 Dolaro. Abono estas la sama kiel la kotizo. Landoj, kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr. La kotizo estu sendata je la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta. Jugoslavujo Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝtĉeko nro 35908.

Responda redaktoro: Ilija F. Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, želj. paviljon II. 15. Por la presejo respondas: D-ro Janko Hörer, Zagreb, Prilaz Đure Deželića 2. Presejo: Zaklada Tiskare Narodnih Novina u Zagrebu, Frankopanska ul. 26.